LE GARAGE

Chronique Hiver 2011-2012

- ☑ Après la « souris bleue », voici la « souris rouge » !
- ☑ Poignées chauffantes
- ☑ Valves de roues
- ☑ Avez-vous quelque chose à perdre ?
- ☑ Courrier du lecteur

Note au lecteur : à moins d'avoir des connaissances mécaniques et le manuel d'entretien à votre disposition, vous devriez confier ces tâches à votre concessionnaire qui est qualifié et équipé pour procéder à l'entretien de votre motocyclette. Si vous avez des commentaires, suggestions ou le goût de partager votre expérience personnelle, contactez-nous à l'adresse suivante : **goldwing@gwq.qc.ca**

APRÈS LA « SOURIS BLEUE », VOICI LA « SOURIS ROUGE » !

Jamais aurait-on cru écrire à nouveau sur ce sujet. Et pourtant !

Dans l'édition de l'été 2007, on relatait l'histoire d'une souris qui avait « squatté » le filtre à l'air de la 1800 bleue d'un membre; il y a maintenant un nouveau chapitre à cette histoire.

Nous recevions récemment l'appel d'un nouveau propriétaire d'une 1800 rouge qui procédait à l'entretien de sa moto, comme il l'a toujours fait avec son ancienne 1500. Le remplacement du filtre à l'air étant sur sa liste de travaux, il procède à la dépose des deux conduits d'admission d'air. Première surprise : il y trouve de la laine minérale à l'intérieur. Est-ce que le propriétaire précédent a volontairement placé cette laine afin de bloquer l'accès d'air ? Voilà qu'en retirant le filtre, notre camarade constate l'ampleur du dégât : un petit animal s'est faufilé par les conduits d'air et pour s'aménager un beau « logement » avec de la laine, de la mousse, avec en prime le papier du filtre grignoté.

Comment prévenir cette situation qui peut avoir des effets particulièrement néfastes sur la moto? Voici une solution simple : installer des grillages avec de petites ouvertures afin de laisser libre circulation à l'air tout en gardant les « squatters » à l'extérieur. La fixation peut être assurée avec des « tie rap », qui sont plus difficiles à « mâchouiller ». Ceci devrait être suffisant pour décourager les rongeurs indésirables.

Du moustiquaire ou le grillage au dos d'un vieux filtre à l'air peut être utilisé pour bloquer le conduit. Nous suggérons un grillage avec des ouvertures légèrement plus grandes afin de permettre un passage d'air adéquat.

Peut-être que notre prochaine « aventure » se déroulera avec LA « Souris Verte » ?

POIGNÉES CHAUFFANTES

Les températures particulièrement fraîches de l'automne dernier ont peut-être convaincu certains propriétaires de procéder à l'installation de poignées chauffantes. Big Bike Parts nous présente un nouveau boîtier de contrôle de ses poignées. Contrairement à l'ancien modèle dont le contrôleur noir était un bouton type roulette offrant une gradation de l'intensité de chaleur, le nouveau, disponible en noir avec dessus blanc, permet le contrôle à l'aide de boutons-poussoirs. Il est donc possible d'ajuster la chaleur par simple pression à l'une des 4 intensités indiquées par les lumières « del ».

Ancien modèle avec contrôleur à bouton rotatif

Nouveau modèle avec à boutons-poussoirs

boîtier noir seulement (dessus blanc) pour GoldWing

17-950 GL1800 extrémité ouverte 7/8 X 5 ¾ long.

17-951 GL1500 extrémité fermée 7/8 & 1 X 5 ¾ long.

Attention : il est encore possible de recevoir l'ancien modèle si la marchandise n'a pas été renouvelée chez votre fournisseur puisque le numéro de pièce n'a pas été modifié. Il vous faudra vérifier lors de la commande.

L'expérience nous a démontré qu'il était parfois difficile de fixer adéquatement ces poignées à cause du diamètre qui est très légèrement supérieur aux poignées d'origine. Malgré que nous ayons suivi les instructions d'installation à la lettre, la rotation indue de la poignée a provoqué le bris irréparable des petits fils à l'intérieur. Il a même fallu augmenter un peu l'épaisseur du guidon de la moto par l'ajout d'une petite partie de gaine rétrécissante. Big Bike propose une colle conçue pour fixer adéquatement les poignées. Nous procéderons à l'essai de ce produit au printemps prochain.

Valves de roues

Voici un item qui devrait intéresser les personnes qui en ont marre de replacer le petit morceau de plastique noir qui retient la valve en position correcte lors du gonflement des pneus. Cet hiver, lors de la pose de nos pneus neufs, nous installerons ce modèle de valve de la compagnie BikeMaster qui semble fort intéressant. Sa base solide, fixée à l'intérieur de la jante, et son angle droit nous permettront d'éliminer la petite pièce de plastique qui évite de plier la valve lors du gonflement. Elles sont disponibles au coût de 9$ la paire chez Cyclemax.com.

T15-1693 (cyclemax.com)

Avez-vous quelque chose à perdre ?

Combien de fois avons-nous entendu le commentaire suivant par rapport à l'usure des pneus : « mes pneus usent très mal; ils font des bosses » !

Cette photo tirée de l'édition été 2010 présentait un pneu en fort mauvaise condition. Eh bien, le même propriétaire a vécu une situation identique avec ses pneus cette année encore.

Voici un autre pneu qui semble présenter les mêmes symptômes que le pneu précédent.

Alors, pourquoi s'usent-ils ainsi ?

<u>Après de mûres réflexions, nous croyons fermement que nous roulons avec des pneus sous gonflés.</u>

Par exemple, le fabriquant de pneus Avon propose pour son modèle « Venon » les pressions indiquées dans le tableau suivant en fonction du poids sur la moto :

	Solo	2 légers	2 lourds
Avant	38-40	40-41	42-43
Arrière	44	46	48-50

Note : la pression solo est basée sur un poids de conducteur de 170 livres !

Il est clair que la pression du pneu doit varier en fonction du poids qu'il doit supporter. L'image qui suit indique l'état de l'usure du pneu selon le gonflage. Ceci pourrait vous permettre de vérifier l'état actuel des vôtres.

Alors, avez-vous vraiment quelque chose à perdre en gonflant davantage vos nouveaux pneus pour la prochaine saison ?

COURRIER DU LECTEUR

Bonjour les Claude.

Premièrement, je veux vous féliciter pour vos articles techniques dans le journal GWQ. J'ai toujours hâte de vous lire. Suite à un article sur les suspensions de GL1500, je vous partage mon expérience et mon opinion sur deux marques : « Progressive Suspension » et « Race Tech ».

Ma GL 1800 2001 est équipée d'une suspension avant et arrière de la marque « Progressive ». Il y a deux printemps, j'ai remarqué une petite flaque d'huile sous ma moto. Je me suis penché pour m'apercevoir que l'amortisseur avait une fuite. J'ai donc démonté le composant et je l'ai apporté chez une connaissance (dans le monde de la course) qui ne fait que remonter et faire des ajustements de précision des suspensions de motos. Après une semaine de courriels et plusieurs appels téléphoniques, j'ai appris que « Progressive Suspension » ne vend pas de pièces pour rebâtir l'amortisseur; le service se fait uniquement à leur usine. J'ai donc dû envoyer mon amortisseur en Californie et attendre deux semaines avant qu'ils me fassent un estimé, et ensuite deux semaines pour effectuer le travail (en plus d'une semaine de transport pour aller et une autre pour le retour). Donc, ça aura pris une période totale de sept semaines avant de recevoir mon amortisseur, sans compter le prix des transports.

« Progressive Suspension » a une ligne de produit très dynamique et de bonne qualité, mais le service pour nous, les Québécois, est négligeable; perdre un mois et demi pour faire rebâtir un amortisseur est inacceptable à mon point de vue.

La compagnie « Race-Tech » est plus petite, mais un peu plus personnalisée. Cette compagnie offre des pièces de rechange pour rebâtir leurs amortisseurs. Donc, les coûts de transport sont éliminés et beaucoup de temps est sauvé. « Race-Tech » offre deux solutions pour la suspension arrière des GL1800 : le système « Gold Valve » (est semblable au système de « Progressive Suspension »), le nec plus ultra est le « G3-s Custom Séries shock ». La pompe de « pré-charge » est rebâtie ainsi que la ligne hydraulique qui est remplacée par un boyau en acier tressé et un ressort calibré est installé. C'est une suspension personnalisée à votre poids et votre style de conduite.

Les prix pour les systèmes des deux compagnies sont semblables. Les deux compagnies vous offrent également des trousses de ressorts progressifs pour les fourches avant qui sont essentiellement la même chose que les originaux, mais beaucoup plus costaud. Peu importe vos choix, si vous modifiez la suspension arrière, je vous conseille également de faire le devant, car vous voudrez garder votre monture bien équilibrée. À vous de choisir.

Bonne route,

Kelly Patten

Monsieur Patten,

Merci de votre témoignage. Il pourra sans doute être utile aux membres désireux de se procurer un tel produit.